Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1922 — Roma — Mercoledì 16 agosto — Numero 192

Abbonamenti

In Roma, sia presso l'Amministrazione, che a domicilio ed in tutto il Regno: anno L. 65; semestre L. 36; trimestre L. 30

All'Estero (Paesi dell'Unione post.): » » 120; » » 80; » » 50

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione o gli Uffici postali e decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Annunzi giudiziari . . . . L. 0,60 } per ogni linea di colonna o spazio di linea.
Altri avvisi . . . . » 0,80 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla Amministrazione della Gazzetta presso il Ministero dell'Interno.

Per le modalità delle inserzioni vedansi le avvertenze in testa al Foglio degli annunzi.

Un numero separato di 16 pagine o meno, in Roma: cent. 30 — nel Regno cent. 35 — arretrato in Roma, cent. 50 — nel Regno cent. 60 — all'Estero cent. 90

Se il giornale si compone di oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

All'importo di ciascun vaglia postale ordinario e telegrafico, si aggiunga sempre la tassa di bollo di centesimi cinque o dieci prescritta dall'art. 48, lettera a) della tariffa (allegato A) *del testo unico approvato con decreto-legge Luogotenenziale n. 135, del 1918, e dal successivo decreto-legge Luogotenenziale n. 1184.*

SOMMARIO

Parte ufficiale

LEGGI E DECRETI.

Disposizioni diverse.

Foglio delle inserzioni.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 1105 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 7 marzo 1920, n. 390, col quale venne approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 20 gennaio 1920 col comune di Aquila e con la Società industriale dell'Aterno per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Aquila-Capitignano;

Viste le istanze 16 luglio e 30 ottobre 1920, 17 febbraio e 8 novembre 1921, con le quali la Società ha chiesto la determinazione della sovvenzione per i lavori di armamento e di completamento della linea e per l'esercizio, nonchè altre agevolazioni.

Visto il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Visti i decreti-legge 23 febbraio 1919, n. 303, 8 luglio 1919, n. 1327, 23 gennaio 1921, n. 56, 31 agosto 1921, n. 1222, e il Nostro decreto 3 aprile 1921, n. 622;

Sentita la Commissione istituita con l'art. 7 del citato decreto-legge 23 febbraio 1919, n. 303;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvata e resa esecutoria la convenzione sup-

pletiva stipulata il 5 giugno 1922, fra i delegati dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, in rappresentanza dello Stato, e i rappresentanti del comune di Aquila e della Società industriale dell'Aterno, a parziale modificazione della convenzione 20 gennaio 1920, per la concessione della ferrovia Aquila-Capitignano.

Ordiniamo che il presente decreto, munito de' sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PEANO — RICCIO.

Visto, il guardasigilli: LUIGI ROSSI.

Il numero 1134 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 4 marzo 1900, che istituisce un ruolo degli impiegati straordinari del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

Visto il decreto Ministeriale 18 aprile 1900, registrato alla Corte dei conti il 23 aprile 1900, che approva il ruolo nominativo per gli impiegati straordinari anzidetti;

Visto l'art. 10 del R. decreto 11 gennaio 1903, n. 40, per l'applicazione della legge 28 dicembre 1902, numero 534;

Visto il R. decreto 2 settembre 1912, n. 1052, che modifica la tabella annessa al succitato decreto n. 40, relativa al numero ed alla retribuzione degli impiegati straordinari anzidetti;

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 755, con il quale il Ministero di agricoltura, industria e commercio è stato diviso in due parti, l'una relativa all'agricoltura e l'altra concernente l'industria, il commercio e il lavoro;

Visto il R. decreto-legge 3 giugno 1920, n. 700, che istituisce il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale;

Considerato che per effetto della ripartizione del personale fra il Ministero per l'industria, il commercio e quello per il lavoro e la previdenza sociale l'unico impiegato straordinario superstite del ruolo approvato col citato decreto del 18 aprile 1900, ha fatto passaggio al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale;

Riconosciuta la necessità di apportare una ulteriore modificazione alla tabella concernente il numero e la retribuzione degli impiegati straordinari annessa al R. decreto 4 marzo 1900;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1921 la tabella annessa al R. decreto 4 marzo 1900, modificata col R. decreto 2 settembre 1912, n. 1052, relativa al numero e allo stipendio degli impiegati straordinari del cessato Ministero di agricoltura, industria e commercio è sostituita dalla seguente;

N. 1 impiegato straordinario a L. 7200.

L'anzidetta somma di L. 7200 comprende gli aumenti portati dal decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, e 19 giugno 1919, n. 973.

Art. 2.

L'art. 5 del citato decreto Reale 4 marzo 1900 è modificato come segue:

Al funzionario anzidetto, qualora per qualsiasi motivo cessasse dal servizio, o, in caso di morte dell'impiegato durante il servizio, alla vedova ed ai figli che si trovino nelle condizioni stabilite dalla legge organica sulle pensioni, sarà concessa per una volta tanto una indennità corrispondente a tante metà dell'assegno mensile quanti sono gli anni di servizio prestato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — DELLO SBARBA — PEANO.

Visto, il guardasigilli: LUIGI ROSSI.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti decreti:

N. 1071. Regio decreto 28 maggio 1922, col quale, sulla proposta del ministro per l'istruzione pubblica, è accettata la donazione di due relitti di terreno adiacenti al Teatro Greco di Siracusa, disposta con atto 18 gennaio 1922, rogato Giuliano di Siracusa, dal marchese Filippo Francesco e dal cav. Mario Tommaso Gargallo di Castel Lentini, di loro proprietà, della superficie complessiva di mq. 446,20 a favore dello Stato italiano, per un conveniente ampliamento della zona monumentale circostante al detto teatro.

N. 1073. Regio decreto 9 luglio 1922, col quale, sulla proposta del ministro dell'istruzione pubblica, la Fondazione « Dott. Guglielmo Castelli » di Roma è eretta in Ente morale e ne è approvato lo schema di statuto relativo.

ERRATA-CORRIGE. — Nel sommario della *Gazzetta ufficiale* del 1° agosto 1922, n. 180, al R. decreto 24 luglio 1922, n. 1036 leggasi: « contenente le norme definitive e le disposizioni transitorie e di attuazione in applicazione della legge 9 luglio 1922 n. 1035, sul Procedimento per ingiunzione ».

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919, che stabilisce le norme per la navigazione aerea nel Regno;

Visto il R. decreto-legge n. 849 in data 22 giugno 1920, che sopprime la Direzione generale di aeronautica, già posta alla dipendenza del Ministero di industria e commercio, trasferendone le attribuzioni al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica;

Udito il parere del Consiglio di Stato:

DECRETA:

Art. 1.

Su tutto il territorio dello Stato e delle sue colonie, e sulle rispettive acque territoriali, la circolazione del naviglio aereo è disciplinata dalle norme contenute nei seguenti articoli.

Art. 2.

Nessuna disposizione delle presenti norme potrà essere invocata per esonerare il proprietario, il pilota o l'equipaggio di qualsiasi aeromobile, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'uso dei fanali o delle segnalazioni, o nel servizio di vedetta, o nell'osservanza delle regole di navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

Art. 3.

Nessuna disposizione delle presenti norme potrà essere invocata come scusa in caso di infrazione ai regolamenti speciali debitamente pubblicati, relativi alla navigazione delle aeromobili nelle vicinanze di aeroporti o di altri luoghi. Tutti i proprietari, piloti, o equipaggi di aeromobili sono tenuti all'osservanza di detti regolamenti.

Art. 4.

I velivoli dovranno sempre cedere la via ai palloni frenati o liberi ed ai dirigibili. I dirigibili cederanno sempre la via ai palloni frenati o liberi.

Art. 5

Un dirigibile che non sia in grado di manovrare sarà considerato come un pallone libero.

Art. 6.

Il rischio di collisione con altra aeromobile può essere previsto osservando accuratamente l'orientamento e la inclinazione della rotta seguita da quest'ultima. Se orientamento ed inclinazione non cambiano in modo apprezzabile, esiste rischio di collisione.

Art. 7.

L'espressione «rischio di collisione» include tutti i rischi di danni dovuti alla vicinanza eccessiva di due aeromobili. Ogni aeromobile che sia obbligata, agli effetti delle presenti disposizioni, a cedere la via ad un'altra per evitare la collisione, se ne manterrà ad una distanza sufficiente, secondo le circostanze.

Art. 8.

Pur osservando le regole sui rischi di collisione contenute nell'articolo precedente, un'aeromobile a motore deve sempre manovrare secondo le regole contenute negli articoli 5, 6, 7, appena si accorge che, proseguendo nella sua rotta, passerebbe ad una distanza minore di duecento metri da qualsiasi parte di un'altra aeromobile.

Art. 9.

Quando due aeromobili a motore si incontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuna deve spostarsi sulla propria destra.

Art. 10.

Ogni aeromobile che debba portarsi fuori della rotta di un'altra aeromobile dovrà evitare di passarle di prora.

Art. 11.

Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che si incrociano, l'aeromobile che scorge l'altra alla sua diritta deve manovrare per cederle la via.

Art. 12.

Un'aeromobile che ne oltrepassa un'altra deve portarsi fuori della rotta dell'aeromobile oltrepassata obbliquando la propria rotta a destra senza discendere.

Ogni aeromobile che si diriga verso un'altra aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo di oltre 110° con quello della seconda, e per ciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè l'uno nè l'altro dei fanali laterali di quest'aeromobile, sarà considerata come un'aeromobile che oltrepassa, e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dalle due aeromobili, potrà fare considerare la prima come una aeromobile che incrocia, agli effetti delle presenti norme, o esimerla da mantenere la dovuta distanza dalla seconda aeromobile fino a che questa non sia ampiamente oltrepassata.

Poichè di giorno l'aeromobile oltrepassante non può sempre sapere con certezza se la sua rotta è nel settore avanti o dietro della direzione sopra menzionata che forma l'angolo di 110° con la rotta della seconda aeromobile, dovrà, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che oltrepassi, e portarsi fuori della rotta stessa.

Art. 13.

Quando le presenti norme prescrivono a una delle due aeromobili di cedere la rotta all'altra, questa deve continuare la propria rotta con la stessa velocità. Tuttavia quando, per nebbia o altre cause, l'aeromobile che ha diritto alla rotta venga a trovarsi così vicino alla seconda, che qualsiasi manovra di questa non possa evitare una collisione, la prima aeromobile deve, di sua iniziativa, manovrare nel modo più efficace per evitare la collisione.

Art. 14.

Nel seguire una rotta aerea ufficialmente riconosciuta, ogni aeromobile dovrà tenere la dritta, in quanto ciò sia possibile e senza pericolo.

Art. 15.

Nessuna aeromobile pronta a partire dal suolo o dal mare dovrà partire fino a che vi sia rischio di collisione con un'altra aeromobile in procinto di atterrare.

Art. 16.

Ogni aeromobile che si trovi nelle nuvole, nella nebbia o in altre condizioni di cattiva visibilità, dovrà manovrare con precauzione, avuto riguardo alle circostanze ed alle condizioni nelle quali si trova.

Art. 17.

Nell'osservare le norme del presente decreto si terrà conto di tutti i pericoli di navigazione e di collisione, come pure di quelle circostanze particolari che potessero imporre di non attenersi ad esse per evitare un pericolo immediato.

Art. 18.

In ogni aeroporto sarà installato un albero per segnali. Su tale albero dovranno essere issate tutte le bandiere e i fanali di segnalazione per la navigazione, nonchè gli indicatori del vento (maniche a vento).

Art. 19.

In ogni aeroporto sarà issata sull'albero dei segnali una bandiera che indicherà col proprio colore alle aeromobili in procinto di atterrare o di partire, e che ritengono necessario di fare un giro o parte di un giro, di girare a sinistra (contro il movimento delle freccie dell'orologio), oppure a destra (secondo il movimento delle freccie dell'orologio). Una bandiera bianca indicherà di girare a destra, restando sempre la bandiera sulla destra dell'aeromobile, dal lato che porta il fanale verde, e una bandiera rossa indicherà di girare a sinistra, restando sempre la bandiera sulla sinistra dell'aeromobile, dal lato che porta il fanale rosso.

Art. 20.

Un'aeromobile che parte da un aeroporto non dovrà iniziare il giro prima di arrivare a 500 metri di distanza dal punto più vicino del perimetro dell'aerodromo ed il giro dovrà allora conformarsi alle regole stabilite nell'articolo precedente.

Art 21.

Tutte le aeromoboli che volano ad una distanza fra cinquecento e mille metri dal punto più vicino di un aeroporto, si conformeranno alle regole predette, salvo che volino ad una altezza superiore ai due mila metri.

Art. 22.

Gli atterramenti acrobatici sono proibiti in tutti gli aeroporti del Regno.

Art. 23.

In ogni aeroporto la direzione del vento sarà chiaramente indicata con uno o più metodi conosciuti e più in uso.

Art. 24.

Ogni aeromobile in partenza o in arrivo ad un aeroporto dovrà partire o arrivare contro vento, eccettuati i casi nei quali le condizioni naturali dell'aeroporto non lo permettano.

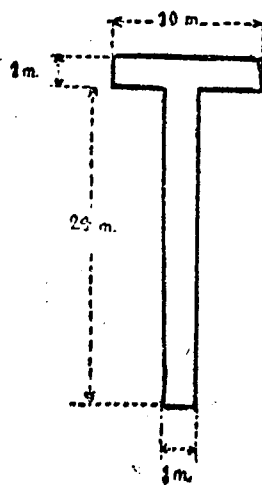
Art. 25.

Se due aeromobili si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aeromobile di maggiore quota dovrà manovrare per evitare l'aeromobile di quota inferiore, e per atterrare osserverà la regola dell'art. 12.

Art. 26.

Le aeromobili che fanno segnali di pericolo avranno diritto alla via libera nell'atterramento su di un aeroporto.

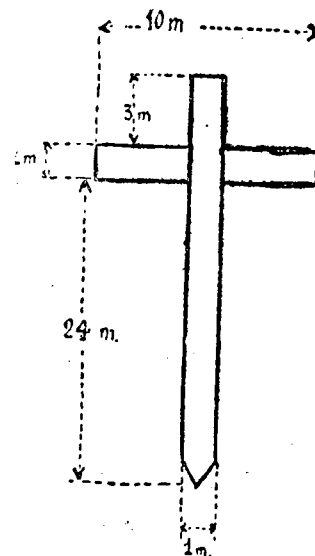
Art. 27

In ogni aeroporto la linea normale di partenza e di atterraggio deve essere chiaramente indicata sul suolo da un T le cui dimensioni appaiono dalla figura. Il T con la sua asta indicherà la direzione di atterraggio, e con la sua testa indicherà il posto ove è conveniente appoggiare le ruote.

In ogni aeroporto non potrà esservi più di un T, il quale sarà sempre situato nella più naturale direzione di atterraggio, tenuto conto del vento dominante.

Art. 28.

La direzione di atterraggio indicata dal T è obbligatoria per tutti.

Art. 29.

Qualora, per la necessità di atterrare contro vento, sia necessario prescrivere che l'atterraggio avvenga in direzione diversa da quella

indicata dal T, ed ove le dimensioni dell'aeroporto lo consentano, la segnalazione alle aeromobili in volo sarà data disponendo opportunamente nella nuova direzione di atterraggio delle striscie di tela bianca nella forma indicata dalla figura (daga romana). La disposizione e le dimensioni delle striscie sono analoghe a quelle indicate per il T.

Questo segnale è obbligatorio solo in quei campi ove non funzioni apposito servizio semaforico.

Art. 30.

Ogni aeromobile, appena preso terra, deve immediatamente sgomberare la linea di lancio, portandosi con i propri mezzi in prossimità dei ricoveri (hangars).

Qualora l'aeromobile sia rimasta senza propulsione propria, deve essere cura del comandante l'aeroporto di provvedere al rapido sgombro della linea di lancio.

Art. 31.

Tutti gli aeroporti o campi di aviazione pubblici e privati, comunque aperti al traffico aereo, debbono essere provvisti di speciali segnali di riconoscimento atti ad essere facilmente e sicuramente individuati dagli aerei in navigazione.

Tali segnali saranno determinati dal Comando superiore di aeronautica.

Per la navigazione aerea notturna tutti i campi di aviazione specificati nel primo capoverso del presente articolo dovranno essere muniti di fari.

Art. 32.

Nessun aeromobile inizierà la partenza prima che l'aeromobile che la precede abbia spiccato il volo.

Art. 33.

Le regole precedenti si applicheranno del pari agli atterramenti notturni sugli aeroporti. I segnali saranno i seguenti: un fanale rosso indicherà che il giro deve essere fatto a sinistra, ed un fanale verde indicherà il giro a destra (vedasi l'art. 19).

Art. 34.

Nessun pallone frenato, cervo volante, o dirigibile ormeggiato potrà essere alzato in vicinanza di qualsiasi aeroporto senza autorizzazione speciale.

Art. 35

Tutti gli ostacoli fissi pericolosi per il volo (come torri, fumaioli, antenne radiotelegrafiche, ecc.) in una zona di 500 metri di larghezza attorno a tutti gli aeroporti, saranno segnalati con tre fanali, uno bianco, uno rosso, uno verde.

Art. 36.

E' severamente proibito:

a) di eseguire evoluzioni acrobatiche e qualsiasi virtuosità in volo al di sotto di metri mille sulla quota del terreno di volo;

b) di eseguire evoluzioni acrobatiche al di sopra dei centri abitati;

c) di sorvolare centri abitati a quota inferiore ai metri mille sul terreno se trattasi di velivoli, ai metri duecento se trattasi di palloni liberi o dirigibili;

d) di eseguire qualsiasi volo che comunque possa riuscire pericoloso per la pubblica incolumità a causa della piccola altezza o della vicinanza di persone o di abitazioni;

e) di eseguire qualsiasi volo a quota inferiore ai metri mille al disopra di un aerodromo o di una località qualsiasi in cui vi sia una pubblica riunione. Potrà derogarsi a quest'ultimo divieto, solamente in casi di riunioni di carattere sportivo, qualora se ne sia ricevuta esplicita autorizzazione scritta da parte della competente autorità aeronautica e della competente autorità politica, aventi giurisdizione sul luogo ove effettuasi la riunione. Tale autorizzazione potrà essere rilasciata solo se tutte le condizioni di fatto e di località siano tali da garantire la pubblica incolumità.

Art 37.

E' proibito il getto di qualsiasi oggetto dalle aeromobili, a meno che trattisi di zavorra costituita da sabbia leggera o da acqua. Per il getto di manifesti dovrà ottenersi la preventiva autorizzazione e nulla osta da parte della competente autorità politica.

Parimenti potrà essere autorizzato dal Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) il getto di effetti postali, purchè questo avvenga a mezzo di paracadute, o con qualsiasi altra modalità che sia atta ad eliminare ogni possibilità di danni a persone o cose.

Art. 38.

Ogni infrazione alle norme contenute nel presente decreto ove non costituisca reato punibile con pene maggiori, sarà punita con le pene previste dagli articoli 6 e 7 del R. decreto-legge numero 2360 in data 27 novembre 1919.

Art. 39.

L'accertamento delle contravvenzioni alle norme contenute nel presente decreto è demandato a tutte le autorità aeronautiche, ai comandanti di aeroporto, alle autorità politiche locali ed ai loro delegati ed agenti.

Art. 40.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, 19 novembre 1921.

Il ministro
GASPAROTTO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LA GUERRA.

Visto il R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919, che stabilisce le norme per la navigazione aerea nel Regno;

Visto il R. decreto-legge n. 849 in data 22 giugno 1920, che sopprime la Direzione generale di aeronautica, già posta alla dipendenza del Ministero dell'industria e commercio, trasferendone le attribuzioni al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica);

Udito il parere del Consiglio di Stato;

DECRETA:

Art. 1.

Chiamasi aeroporto quel campo di aviazione che offre alle aeromobili in navigazione comodo e sicuro approdo e ricovero e tutte le facilitazioni di partenza. In esso funzionano tutti i servizi inerenti alla navigazione aerea.

Nel presente decreto, nel nome generico di aeroporto si intendono compresi anche tutti i campi di aviazione, i cantieri per dirigibili, gli idroscali, sia statali che privati, che comunque siano aperti al traffico civile.

Art. 2.

Chiamasi campo di fortuna quell'area di terreno appositamente preparata per consentirvi l'atterraggio alle aeromobili, che, durante la navigazione, fossero obbligate ad una forzata discesa.

Art. 3.

In tutti gli aeroporti del Regno e delle sue colonie si osserveranno le norme contenute negli articoli seguenti.

Art. 4.

Gli aeroporti aperti al traffico aereo civile sono accessibili a tutte le aeromobili nazionali.

Le aeromobili straniere per atterrarvi debbono soddisfare alle seguenti condizioni

a) essere immatricolate regolarmente in uno dei paesi con i quali l'Italia abbia stipulato accordi aeronautici;

b) navighino in conformità delle norme stabilite negli accordi internazionali, attenendosi a tutte le leggi e regolamenti vigenti in Italia.

Speciali temporanee autorizzazioni di atterraggio negli aeroporti italiani potranno essere concesse alle aeromobili appartenenti anche a Stati non firmatari degli accordi internazionali.

Art. 5.

La partenza e l'approdo delle aeromobili deve normalmente avvenire negli aeroporti di Stato, od in quelli costruiti e mantenuti per sua concessione (aeroporti privati).

Art. 6.

All'infuori dei casi di forza maggiore, le aeromobili non possono atterrare negli aeroporti privati se non col consenso del rispettivo proprietario, a meno che gli aeroporti stessi non siano gestiti con gli scopi commerciali di cui al 2° comma dell'articolo seguente.

Art. 7.

Nessun aeroporto privato potrà essere costruito, nè destinato alle partenze ed agli approdi di aeromobili, se non previa autorizzazione del ministero della guerra (Comando superiore della aeronautica), e sotto il suo controllo.

Ove gli aeroporti privati siano gestiti a scopo commerciale, le tariffe che l'imprenditore intende stabilire per i vari servizi che esso offre, dovranno essere approvate dal Ministero anzidetto. Se in tali aeroporti privati non risieda alcun funzionario di controllo nominato dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica), provvederà ad eseguire saltuarie ispezioni il comandante

dell'aeroporto statale nella cui giurisdizione i campi privati si trovano.

Art. 8.

Chiunque intenda svolgere una qualsiasi attività aeronautica in campi di sua proprietà, secondo quanto è previsto nel precedente articolo, dovrà avanzarne domanda al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica).

Nella domanda dovrà essere chiaramente specificato il nome, cognome e domicilio del richiedente, gli scopi a cui si intende di adibire il campo, la sua esatta ubicazione e, ove il campo non sia in condizioni di immediato funzionamento, l'elenco dei lavori da compiersi. Alla domanda dovrà essere annesso uno schizzo alla scala 1 : 100.000 della località ove il campo si trova, ad un piano alla scala 1 5.000 del campo, con l'indicazione di tutti i lavori da eseguirsi o manufatti da costruirvi.

Art. 9.

All'atto della presentazione della domanda di cui all'articolo precedente, il richiedente dovrà depositare presso il Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica. Divisione servizi civili) la somma di L. 250 a titolo di rimborso di spese.

Art. 10.

Ricevuta la domanda, il Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) disporrà per gli accertamenti atti a stabilire che il campo risponde ai requisiti voluti dalla sicurezza del volo.

Tali accertamenti saranno eseguiti dal comandante dell'aeroporto, nella cui giurisdizione trovasi il nuovo campo. Detto comandante riferirà in dettaglio al Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) sull'esito della sua visita dichiarando in forma esplicita se il campo, tenuto conto degli scopi a cui lo si vuole adibire, risponde a tutti i requisiti tecnici di sicurezza.

I mezzi di trasporto dalla più vicina stazione ferroviaria o tranviaria alla località da visitare saranno forniti dal richiedente.

Art. 11.

In possesso della relazione del comandante dell'aeroporto, il Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) potrà rilasciare il nulla osta per il funzionamento del campo, qualora sia in condizioni di immediato funzionamento.

Qualora, prima che il campo possa funzionare, occorra compiervi dei lavori, il Ministero farà conoscerere all'interessato l'elenco dei lavori da compiere, e solo quando detti lavori siano stati ultimati potrà rilasciarsi il permesso di funzionamento del campo (Allegato 1, modello A. C. 8 del catalogo).

Art. 12.

In ogni caso nessun permesso di impianto di nuovi campi di aviazione può essere rilasciato, senza il preventivo nulla osta dello stato maggiore del R. esercito e della R. marina, e prima che al richiedente sia stata concessa regolare autorizzazione di compiere voli.

Art. 13.

Chiunque svolga una qualsiasi attività aeronautica in campi di sua proprietà, deve al 1° ed al 15 di ciascun mese inviare al comandante dell'aeroporto, nella cui giurisdizione il campo si trova, uno specchio dal quale risulti l'attività aerea svolta nella quindicina decorsa ed il movimento del naviglio aereo.

Art. 14.

Ogni aeroporto aperto al pubblico servizio è retto da un comandante di aeroporto nominato dal Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) il quale rappresenta l'autorità statale ed è responsabile di tutta la gestione ed il funzionamento dell'aeroporto stesso.

Art. 15.

I compiti di ciascun comandante di aeroporto sono i seguenti:

a) esercita la sorveglianza sull'aeronavigazione civile allo scopo di assicurarsi cha tutte le aeromobili, in partenza, in arrivo ed in transito si trovino in regola con le disposizioni vigenti.

In conseguenza di quanto procede, all'atto della partenza e dell'arrivo di ogni aeromobile egli ha il diritto ed il dovere di visitare gli apparecchi e di verificare tutti i documenti di cui questi debbono essere muniti, a fine di constatare l'esattezza e la regolarità delle iscrizioni che in detti documenti debbono figurare secondo le norme vigenti.

In caso di irregolarità nella tenuta dei documenti, di cui al precedente capoverso, o di inosservanza delle prescrizioni contenute nelle leggi, decreti e regolamenti sulla navigazione in Italia, i documenti irregolari saranno trattenuti ed i fatti incriminati saranno fatti risultare in apposito processo verbale da trasmettersi alle competenti autorità, come è specificato in appresso;

b) tiene al corrente i vari registri e documenti prescritti, quali il registro delle aeromobili, il registro del movimento del naviglio aereo;

c) vista i vari documenti di bordo delle aeromobili in partenza, in arrivo ed in transito;

d) si mantiene costantemente al corrente di tutto quanto concerne la legislazione e regolamentazione sulla navigazione aerea nazionale ed estera, a fine di essere in grado non solo di esercitare un efficace controllo ma di fornire chiarimenti e ragguagli a tutti coloro che ne avessero bisogno;

e) cura che, nei limiti della propria zona territoriale, ciascun possessore di aeromobili si attenga alle disposizioni vigenti. A tal riguardo mantiene rapporti con le autorità politiche locali;

f) denunzia al procuratore del Re con regolare verbale tutte le contravvenzioni alle vigenti leggi sulla aeronavigazione, copia di tali rapporti inviando anche alle superiori autorità aeronautiche;

g) cura l'esatto funzionamento dei vari servizi inerenti alla aeronavigazione, quali il servizio telefonico, radiotelegrafico, semaforico, fotoelettrico, aerologico, sanitario, automobilistico;

h) cura che tutte le aeromobili in navigazione si attengano alle prescritte norme di circolazione aerea;

i) cura che l'esercizio dell'aeronavigazione si svolga nelle più sollecite forme, prestando ad esso le più solerti cure;

l) regola nell'aeroporto di sua giurisdizione le partenze e gli approdi, riscuote le tasse di approdo, di partenza, di sosta e di ricovero, sorveglia il pagamento dei fitti;

m) con gli appositi fondi messi a sua disposizione, e secondo le norme impartitegli dal Consiglio di amministrazione, cura il minuto mantenimento dei manufatti del campo, a norma delle vigenti disposizioni;

n) provvede al rifornimento delle essenze e dei lubrificanti agli apparecchi ingaggiati nel traffico aereo, riscuotendo i relativi canoni di pagame to;

o) provvede al funzionamento delle officine e dei magazzini di rifornimento esistenti nel campo;

p) è responsabile dell'ordine, della disciplina, dell'esatto funzionamento di tutti i servizi affidatigli, della piena efficienza dell'aeroporto e di tutti i mezzi in esso esistenti;

q) cura la trasmissione di tutti i documenti prescritti alle superiori autorità;

r) rappresenta l'autorità statale nel rilascio dei documenti inerenti alla concessione di brevetti o patente aeronautiche, quando fossero necessarie speciali prove pratiche, od in tutte quelle circostanze o incombenze per le quali ricevesse speciale mandato.

Art. 16.

Chiunque usufruisca di un aeroporto deve attenersi rigorosamente alle vigenti disposizioni e conformarsi strettamente a tutte

le regole di navigazione ed agli ordini comunicatigli dagli agenti responsabili.

Le compagnie di navigazione sono responsabili delle infrazioni commesse dal loro personale.

Art. 17.

Ogni aeromobile, non appena abbia preso terra su di un aeroporto, deve immediatamente e con i propri mezzi portarsi nel posto designato per la visita di controllo.

Nè l'equipaggio, nè i passeggeri, nè le mercanzie potranno essere sbarcate o comunque variate nella loro disposizione, prima dell'arrivo del comandante dell'aeroporto e prima che questi e gli agenti della dogana abbiano eseguita la prescritta visita.

Art. 18.

Nessuna aeromobile potrà lasciare un aeroporto prima che il comandante dell'aeroporto od un suo delegato abbia eseguito la prescritta visita ed abbia consentita la partenza.

Ogni aeromobile, allorchè si presenti alla visita di controllo prima della partenza, deve trovarsi in perfetto ordine di rotta.

Nessun altro carico potrà essere messo a bordo dopo eseguita la visita di controllo.

Art. 19.

Gli aeroporti aperti al traffico, e comunque adibiti al pubblico servizio, debbono trovarsi in condizioni di perfetto funzionamento durante tutte le ore sia del giorno che della notte.

Art. 20.

In ogni aeroporto dovranno essere affisse in località ben visibile tabelle murali, contenenti le principali norme di circolazione aerea stabilite dal regolamento, o comunque vigenti su l'aeroporto stesso.

Alle Società e ai privati che comunque eseguono voli con trasporto di passeggeri è fatto obbligo di tenere in luogo esposto al pubblico tabelle indicanti il divieto di volo ai minori degli anni 12 ed ai maggiori degli anni 70, come a tutti coloro che non siano in perfetto stato di salute, specialmente per ciò che riguarda il sistema circolatorio e respiratorio.

Art. 21.

Ciascun aeroporto dovrà essere munito di tutti gli strumenti e dispositivi atti ad eseguire la correzione delle bussole.

Art. 22.

In ogni aeroporto aperto al pubblico servizio deve funzionare in permanenza un servizio sanitario di pronto soccorso, stabilito in locali esclusivamente destinati allo scopo, e provvisto del personale e dei materiali occorrenti.

Art. 23.

L'accesso agli aeroporti di Stato è di regola vietato a chiunque non sia addetto ai servizi di esso.

È in facoltà dell'amministrazione di stabilire la vendita di biglietti di ingresso, negli aeroporti di maggiore importanza: in tal caso, negli aeroporti stessi, uno speciale spazio sarà riservato per la sosta del pubblico.

Art. 24.

Le persone ammesse nei locali di un aeroporto hanno l'obbligo di attenersi a tutte le norme di sicurezza in esso vigenti.

Sarà proceduto a carico dei contravventori ai sensi dell'art. 434 del Codice penale.

Art. 25.

Lo Stato non assume alcuna responsabilità dei danni che eventualmente possano derivare a chi, non appartenendo al personale di servizio, trovasi nell'interno di un aeroporto, e ciò sia che la detta presenza sia abusiva sia che essa sia stata consentita.

Art. 26.

Ciascuno degli aeroporti del Regno costituirà il centro di una zona giurisdizionale, nei cui limiti territoriali eserciterà la propria attività ed autorità il comandante dell'aeroporto.

I limiti di tali zone saranno determinati dal Comando superiore d'aeronautica.

Art. 27.

È consentito ai singoli privati o a Società esercenti la navigazione aerea di chiedere all'amministrazione dello Stato la concessione di una parte del suolo degli aeroporti statali, per costruirvi *hangars* o altri edifici di loro proprietà, purchè adibiti a scopo aeronautico.

Lo Stato, a parte la considerazione di merito circa la richiesta occupazione di suolo, effettuerà la concessione subordinatamente alla disponibilità di area esistente nell'aeroporto e sempre che il normale funzionamento dei servizi nell' aeroporto stesso non venga ad essere intralciato dalle progettate costruzioni.

La concessione anzidetta sarà sempre effettuata mediante contratto, osservate tutte le disposizioni di legge.

Qualora l'occupazione del suolo avvenga con manufatti di occasione come *hangars* smontabili, baracche, ecc., la durata del contratto di locazione non potrà essere inferiore ai mesi 6 ed il canone di fitto dovrà essere ragguagliato a L. 0,15 mensili per ogni metro quadrato di area occupata.

Qualora trattisi di manufatti di carattere permanente, nel contratto saranno di volta in volta ed a seconda delle circostanze, fissate tutte le modalità relative alle costruzioni da eseguirsi, alla proprietà del suolo su cui dette costruzioni dovranno sorgere, ed alle speciali servitù e condominii che le costruzioni stesse e gli scopi a cui esse dovranno adibirsi saranno per determinare.

Qualunque sia il genere della concessione, essa dovrà essere regolata da apposite norme dettate dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica) relative a tutti gli obblighi, cui il concessionario deve attenersi.

Art. 28.

Ove le concessioni di terreno specificate all'articolo precedente, abbiano per iscopo la costruzione di depositi adibiti alla custodia di essenze, ed in genere di materie infiammabili, è obbligo del concessionario di attenersi a tutte le norme tecniche atte a garantire contro i pericoli di incendio. Le essenze dovranno in ogni caso essere custodite in depositi inesplodibili.

I competenti organi dell'Amministrazione statale, oltre ad una preventiva visita di collaudo, hanno in ogni tempo il diritto di controllare che le condizioni di sicurezza dianzi accennate sussistano durante tutto il periodo della concessione.

Art. 29.

Gli approdi ed i soggiorni negli aeroporti statali sono gratuiti per tutte le aeromobili di Stato.

Per le aeromobili private sono fissate delle tasse di approdo, di partenza e di ricovero applicabili egualmente alle aeromobili nazionali e straniere.

Art. 30.

Le tasse di approdo saranno corrisposte entro le ventiquattro ore dall'approdo; quelle di partenza, prima della partenza. Agli effetti del presente regolamento, si intende avere effettuato una partenza, quell'aeromobile la quale, levatasi in volo, oltrepassi i limiti dell'aeroporto. Qualora, però, per motivi di forza maggiore, l'aeromobile sia costretta a riprendere terra nell'aeroporto stesso dal quale è partita, entro un quarto d'ora dalla avvenuta partenza, non sarà dovuta alcuna tassa di approdo.

Nelle suddette condizioni l'aeromobile è esonerata dal pagamento anche di una nuova tassa di partenza, purchè questa avvenga entro un'ora dal forzato atterraggio

Art. 31.

Le tasse di approdo e le tasse di partenza sono fissate in misura diversa:

a) per le aeromobili di passaggio;

b) per le aeromobili appartenenti a privati o Enti, i quali abbiano stipulato con l'Amministrazione contratto di abbonamento per approdi e partenze frequenti, nei vari aeroporti statali;

c) per le aeromobili appartenenti a privati o Enti, i quali abbiano stipulato con l'Amministrazione contratto di locazione di *hangars* o di altri locali, e si servano di personale proprio.

Le tasse in parola sono così stabilite:

Potenza in HP dei motori di cui sono provviste le aeromobili	Tassa di approdo e tassa di partenza per le ore diurne		
	per gli abbonati (con diritto all'uso del personale)	per i locatari senza diritto all'uso del personale)	per aeronavi di passaggio (con diritto all'uso del personale)
fino a 50	L. 4	L. 2	L. 10
da 50 a 100	» 5	» 3	» 12
» 100 » 150	» 6	» 4	» 14
» 150 » 200	» 7	» 5	» 16
» 200 » 250	» 10	» 6	» 18
» 250 » 300	» 12	» 8	» 20
» 300 » 450	» 15	» 10	» 25
» 450 » 600	» 20	» 15	» 30
oltre 600	» 25	» 18	» 40

Art. 32.

Le tasse di approdo e di partenza fissate per le ore diurne, sono aumentate del 50 per cento per gli approdi e le partenze effettuate in voli notturni, intendendosi per tali, quelli per i quali siano impiegati i sistemi di segnalazione luminosa, ed i sistemi di illuminazione esistenti nell'aeroporto.

Art. 33.

Per le aeromobili le quali effettuino la loro partenza nella stessa giornata in cui ha avuto luogo l'approdo in un aeroporto, la tassa di partenza è ridotta alla metà

Art. 34.

Nei giorni festivi tutte le tasse di approdo e di partenza sono aumentate del 30 per cento.

Art. 35.

Gli abbonamenti al pagamento delle tasse di approdo e di partenza si intendono stipulati alle seguenti condizioni

a) il pagamento sarà effettuato a mensili posticipati, tenendo conto degli approdi e delle partenze effettivamente compiute:

b) l'abbonato garantisce almeno 6 approdi ed altrettante partenze nel mese, al cui pagamento è tenuto anche se non effettivamente compiuti:

c) gli abbonamenti sono effettuati per mesi interi a decorrere dal primo di ciascun mese.

Art. 36.

Il personale a cui il pagamento delle tasse dà diritto, secondo le indicazioni dell'art. 31, è costituito da un motorista ed un meccanico per tutti gli apparecchi di potenza non superiore ai 300 HP., e da un motorista e due meccanici per tutti gli apparecchi di potenza superiore.

Tale personale è concesso per l'avviamento dei motori, per il rifornimento delle essenze e dei lubrificanti e per quelle eventuali piccole riparazioni, che importino un lavoro non superiore alla mezz'ora e non richiedano l'impiego di materie prime o parti di ricambio non trasportate a bordo degli apparecchi.

Tutte le altre eventuali riparazioni debbono eseguirsi a prezzi di tariffa.

Art. 37.

Le Società o i privati esercenti attività aeronautiche, i quali, a sensi degli articoli 29, 30, 39 e 40, custodiscano in aeroporti di Stato aeromobili di loro proprietà, non saranno tenuti al pagamento delle tasse di approdo o di partenza, per i voli di prova che le aeromobili anzidette eseguiscono, purchè tali voli si effettuino per breve durata sul campo e senza passeggeri a bordo degli apparecchi, oltre il personale addetto agli apparecchi stessi.

Art. 38.

Per il ricovero temporaneo di aeromobili di qualsiasi tipo entro *hangars* in muratura od in ferro, saranno corrisposte le tasse seguenti:

Potenza in HP. dei motori di cui sono provviste le aeromobili	Diritti di ricovero per ogni 24 ore	*Nota*
fino a 50	L. 15	
da 50 a 100	» 18	
» 100 » 150	» 22	
» 150 » 200	» 25	
» 200 » 250	» 30	
» 250 » 300	» 35	
» 300 » 450	» 40	
» 450 » 600	» 45	
oltre 600	» 50	

Per il ricovero entro *hangars* di tela, le tasse sopra specificate saranno ridotte del 50 per cento.

Per gli apparecchi sistemati all'aperto per i quali siano stati forniti mezzi di copertura, le tasse di soggiorno sono ridotte del 75 per cento.

Per il pagamento di dette tasse le giornate vanno sempre computate da una mezzanotte all'altra; le frazioni vengono computate per giornate intere quando eccedano le ore 6, altrimenti non vengono computate.

Art. 39.

Negli aeroporti statali, nei quali ciò sia possibile, sono consentite speciali locazioni di *hangars* per il ricovero di aeromobili private, per una durata minima di mesi tre.

Per ciascuna aeromobile sarà dovuto un corrispettivo di centesimi 30 mensili per ogni metro cubo di ingombro, che sarà computato misurando le dimensioni massime dell'aeromobile (in

lunghezza, in altezza e larghezza) e ricavando la cubatura da dette dimensioni.

Il canone di L. 0,30 è ridotto a L. 0,20 per ricoveri in *hangars* di tela.

Per gli apparecchi ad ali ripieghevoli è ripiegate l'apertura viene calcolata ad ali ripiegate.

Art. 40.

Col pagamento delle tasse di ricovero di cui alla tabella dell'art. 38 si acquista il diritto, all'uso della manovalanza per la manovra di uscita e di entrata dell'apparecchio nell'hangar e di notte all'illuminazione dell'hangar, ove ciò sia necessaria per lavori da compiere.

Nessun diritto al personale si ha nei ricoveri previsti dall'articolo precedente.

Art. 41.

La sorveglianza agli apparecchi ricoverati spetta sempre al proprietario dell'apparecchio o al suo comandante.

Lo Stato non assume alcuna responsabilità circa gli eventuali danni che all'apparecchio possono derivare sia dal ricovero stesso, sia dalla mancata e deficiente sorveglianza.

Parimenti nessuna responsabilità lo Stato assume nella prestazione del proprio personale in lavori che comunque siano fatti su gli apparecchi per conto dei singoli proprietari e comandanti.

Viceversa il proprietario dell'apparecchio assume piena ed intera responsabilità verso lo Stato per gli eventuali danni che comunque possono derivare al personale ed al materiale dello Stato per qualsiasi prestazione e ricovero agli apparecchi.

Art. 42.

Il Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) potrà esonerare in tutto o in parte dal pagamento delle tasse di approdo, di partenza e di ricovero quegli Enti o privati di cittadinanza italiana che gestiscano un pubblico servizio aereo o la cui attività aeronautica meriti speciale incoraggiamento, per i vantaggi che all'aeronautica stessa ed allo Stato ne derivano.

Art. 43.

L'uso del telefono urbano è gratuito per tutti gli utenti dell'aeroporto e per chi paghi le tasse di ricovero, di partenza e di approdo.

Per l'uso del telefono interurbano sono invece da pagarsi dagli utenti le relative tariffe.

Art. 44.

Di sua iniziativa, o dietro richiesta degli interessati, il comandante di un aeroporto può disporre per l'invio di soccorsi alle aeromobili in *panne* o per il loro ricupero, con l'applicazione delle seguenti tariffe:

Mezzi di trasporto

Autocarro da 2000 a 2999 kg. col suo conducente L. 2 per chilometro.

Autocarro da 3000 a 3999 kg. col suo conducente L. 2.50 per chilometro.

Autocarro da 4000 a 5000 kg. col suo conducente L. 3 per chilometro.

Oltre i 5000 kg L. 3.50 per km.

Autovetture da 12 a 18 HP L. 1.50 per km.

Autovetture oltre i 18 HP L 2,50 per km.

Motocicletta L. 1 per km.

Vetture di rimorchio L. 0,50 per km.

Mano d'opera.

Capi operai (motoristi o montatori) L. 3,50 per ogni ora.

Operai motoristi o montatori L. 3 id.

Meccanici (aiuto motoristi) L. 2.50 id.

Manovalanza L. 2 id.

Nel calcolo delle ore di lavoro si dovrà tener conto del tempo impiegato per recarsi sul luogo del lavoro e per il ritorno.

Nessun invio di soccorso può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante dell'aeroporto e, in sua assenza, di un suo delegato.

Essi sono eziandio giudici dell'entità dei soccorsi da inviare.

Il 30 per cento degli introiti derivanti dalla tariffa per mano d'opera è a diretto beneficio degli operai che avranno preso parte ai lavori di soccorso.

Art. 45.

Tutte le tasse fissate nel presente regolamento sono riscosse, in conto tesoro, dai singoli comandanti di aeroporto che rilasceranno agli interessati apposita ricevuta versando le somme riscosse alla locale tesoreria provinciale.

Art. 46.

È concesso alle aeromobili le quali facciano scalo in un aeroporto statale, di prelevare dai depositi dell'aeroporto stesso essenze lubrificanti, nella misura strettamente occorrente per il proseguimento del viaggio.

Tali prelevamenti, subordinati sempre alle disponibilità dei magazzini presso i quali si effettuano, saranno in ogni caso eseguiti contro pagamento diretto ed immediato, ai prezzi fissati in apposito listino che dovrà essere affisso presso ogni aeroporto che sia in grado di effettuare le somministrazioni in parola.

Art. 47.

Affinchè l'osservanza delle leggi e dei regolamenti sia in ogni circostanza pienamente garantita nell'interesse dei terzi, in occasione di gare, raids, circuiti, meeting aeronautici, ecc., che si svolgano fuori degli aeroporti statali, il Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica) o l'Ente da esso delegato, nominerà un delegato statale, che dovrà presenziare alle manifestazioni, assicurando che piloti ed apparecchi siano muniti dei prescritti certificati di idoneità, navigabilità e registrazione, che abbiano in regola tutti i documenti di bordo, e che le manifestazioni si svolgano con la piena osservanza di tutte le disposizioni regolamentari vigenti.

Parimenti l'organo tecnico incaricato del rilascio dei certificati di navigabilità, potrà, ove lo ritenga opportuno e necessario, inviare un proprio delegato per controllare lo stato di navigabilità degli apparecchi concorrenti.

Entrambi questi delegati saranno muniti di carta di riconoscimento che precisi lo scopo del loro mandato; essi potranno, ove lo ritengano opportuno, richiedere alle locali autorità l'ausilio degli agenti dell'ordine, quali i Reali carabinieri, i militari della R. guardia per la pubblica sicurezza, le guardie di finanza, ecc.

Art. 48.

Per l'esatto adempimento di quanto è prescritto nel precedente articolo, i Comitati organizzatori delle manifestazioni aeronautiche dovranno far pervenire al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica) almeno 15 giorni prima di quello fissato per l'inizio delle manifestazioni, avviso delle manifestazioni stesse con tutti programmi dettagliati di esecuzione.

I Comitati sono tenuti a facilitare con ogni mezzo l'opera dei delegati statali.

Art. 49.

Ogni infrazione alle norme contenute nel presente decreto, ove non costituisca reato punibile con pene maggiori, sarà punita con

le pene previste dagli articoli 6 e 7 del R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919.

Art. 50.

L'accertamento delle contravvenzioni alle norme contenute nel presente decreto, è demandato a tutte le autorità aeronautiche, ai comandanti di aeroporto, alle autorità politiche locali, ed ai loro delegati od agenti.

Art. 51

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la sua registrazione.

Roma, 19 novembre 1921.

Il ministro
GASPAROTTO.

Allegato 1 al D. M. n. 102, 19 novembre 1921

Mod. A. C. 8 del catalogo

MINISTERO DELLA GUERRA

Comando superiore di aeronautica — Direzione servizi civili

N. . . . del registro delle concessioni

Vista la domanda presentata dal . . . .
. . . .
Visto il decreto Ministeriale n. 102, in data 19 novembre 1921;
Visto il decreto Ministeriale n. . . . . in data . . . .
. . . . col quale al . . . . .sopradetto
è concessa la facoltà di esercitare l'aeronavigazione in Italia.
Si concede al . . . .
. . . .
la facoltà di svolgere la propria attività aeronautica sul campo privato di . . . .
Tale campo è sito nel territorio del comune di . . . .
. . . . a km. . . . . a . . . .
di . . . . ed ha le seguenti coordinate geografiche: latitudine . . . . N. longitudine . . . . . . Est G.
Roma, li . . . . 19 . . .

Il ministro

Modello *A. C.* 9 del Catalogo.

MINISTERO DELLA GUERRA
Comando superiore d'aeronautica
Divisione servizi civili

Con Decreto N. . . . . in data . . . .
S. E. il Ministro della guerra, ha concesso a. . . . .
. . . .
. . . .
la facoltà di eseguire voli con trasporto di passeggieri a scopo di diporto, di propaganda, di aerofotografia e di aerocinematografia su tutto il territorio del regno, colonie e relative acque territoriali.

Per il ministro
A. de SIEBERT.

Valevole per l'apparecchio
Marca . . . .
Fino al. . . . .
Registrata al N. . . . .
Roma, li. . . . .

Il direttore
dei servizi aerei civili

AVVERTENZE

1. La presente tessera dovrà essere sempre ed esclusivamente custodita a bordo dell'aeromobile marca. . . . . e consegnata ad ogni richiesta delle autorità.

2. Il comandante dell'aeromobile dovrà esibire ad ogni richiesta delle autorità competenti, oltre la presente tessera, i seguenti documenti, che di conseguenza dovranno sempre far parte della dotazione di bordo:

a) certificato di immatricolazione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale;

b) certificato di navigabilità dell'aeromobile;

c) certificato di idoneità del comandante, dei piloti, degli uomini di equipagggio;

d) elenco nominativo dei passeggeri trasportati;

e) libri di bordo prescritti;

f) se l'aeromobile è munita di apparato radiotelegrafico, la prescritta speciale licenza.

3. In tutti i voli di lunga percorrenza su itinerari per i quali esistono rotte aeree prestabilite, il concessionario è obbligato a far seguire tali rotte alle proprie aeromobili.

4. Nello svolgimento della propria attività aerea il concessionario ha l'obbligo:

a) di permettere il volo soltanto a passeggeri di età superiore agli anni 12 e non superiore ai 70; fino all'età di 17 anni soltanto se accompagnati sul campo dai rispettivi genitori o legittimi tutori;

b) di diffidare i passeggeri sul divieto di volo per tutti coloro i quali non si trovino in perfette condizioni di salute, specialmente per quanto riguarda il sistema circolatorio e gli organi della respirazione.

5. Il personale tutto dovrà essere reclutato fra cittadini italiani provvisti delle patenti di abilitazione occorrenti per il disimpegno delle speciali mansioni di carattere tecnico. Il concessionario si impegna di assicurare contro rischi del volo tutto il personale navigante e di ottemperare agli obblighi di legge relativi all'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro di tutti i dipendenti operai e piloti.

6. Il concessionario si rende garante che il personale navigante abbia piena e completa cognizione delle leggi e dei regolamenti circa la navigazione aerea sul territorio dello Stato.

7. Le aeromobili non potranno trasportare senza speciale autorizzazione o comunque avere a bordo armi, munizioni, esplosivi, uccelli viaggiatori e generi monopolizzati dello Stato, questi ultimi in misura eccedente il bisogno e consumo personale di chi si trova sull'aeromobile.

8. Il pilota dell'aeromobile dovrà permettere le visite che le autorità intendono compiere per accertare la regolarità delle carte di bordo e l'osservanza di tutti gli obblighi imposti dalle leggi e dai regolamenti e sarà tenuto ad agevolarle nell'adempimento del loro compito.

9. Tutte le partenze e gli approdi dovranno compiersi negli aeroporti del Regno gestiti dallo Stato.

Qualora il concessionario voglia usufruire di altri campi privati dovrà in antecedenza riceverne esplicita autorizzazione che verrà rilasciata, previo accertamento, da parte di delegati dello Stato per garentire che il campo abbia tutti i necessari requisiti.

10. Il pilota è in obbligo di effettuare immediatamente le manovre di discesa nel più vicino luogo di approdo, ad ogni ingiunzione fatta, nei modi stabiliti, dalle autorità competenti.

11. Concorrendo speciali motivi di ordine pubblico il Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica) o l'autorità politica possono imporre con giudizio insindacabile la sospensione totale o parziale del servizio, il quale potrà essere ripreso solo dietro espresso ordine scritto dell'autorità stessa dalla quale la sospensione fu imposta, e ciò senza che la sospensione possa comunque dar diritto al concessionario a rivalsa di danni.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il R. decreto-legge n. 2360, in data 27 novembre 1919;
Visto il R. decreto-legge n. 849, in data 22 giugno 1920;
Riconosciuta l'opportunità di stabilire delle marche atte a contraddistinguere le aeromobili ammesse all'esercizio dell'aeronavigazione civile, ed a facilitarne il censimento mercè l'iscrizione in un registro aeronautico nazionale;
Udito il parere del Consiglio di Stato;

DECRETA:

CAPO I.

Inscrizione delle aeromobili nel registro aeronautico nazionale. Rilascio dei certificati di registrazione.

Art. 1.

Il certificato di registrazione e il documento ufficiale che fa fede della avvenuta immatricolazione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale, determina l'identità dell'aeromobile e permette l'ammissione dell'aeromobile stessa alla circolazione aerea, secondo le norme del R. decreto-legge n. 2360, del 27 novembre 1919.

Il certificato di registrazione sarà rilasciato secondo il modello annesso (all. 1, modello A. C., 1 del catalogo).

Art. 2.

È fatto obbligo a tutti i proprietari di aeromobili di chiederne la immatricolazione nel registro aeronautico nazionale, per il conseguente rilascio del certificato di registrazione, non oltre gli otto giorni dall'acquisto dell'aeromobile.

A tale uopo ogni proprietario dovrà presentare al Comando dell'aeroporto, nella cui giurisdizione l'aeromobile è ricoverata, domanda in carta bollata da L. 1, corredata dai seguenti documenti:

a) indicazione del nome, cognome, paternità, nazionalità e domicilio del proprietario;
b) fotografia dell'aeromobile vista di fianco (formato 9 × 12);
c) dichiarazione che l'aeromobile non è immatricolata in nessuno Stato estero, nè in altri aeroporti del Regno;
d) un atto notorio rilasciato da un notaio, da cui risultino i requisiti di cittadinanza italiana richiesti dal successivo articolo 11;
e) libretto matricolare dell'apparecchio;
f) libretto matricolare dei motori.

I documenti di cui alle lettere *e)* ed *f)* saranno restituiti al proprietario, ultimate le operazioni di immatricolazione.

Art. 3.

I costruttori sono in obbligo di chiedere la immatricolazione delle aeromobili di loro proprietà, qualora intendano impiegarle in una qualunque attività aeronautica, dalla quale intendonsi esclusi i voli compiuti per prove o collaudi, per i quali non sia richiesto il certificato di navigabilità.

Art. 4.

Le operazioni relative alla immatricolazione delle automobili, e al conseguente rilascio dei certificati di registrazione, sono di competenza del comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione trovasi ricoverata l'aeromobile da immatricolare.

Art. 5.

Il Comando d'aeroporto autorizzato, vista la domanda e i documenti allegati, procede alla immatricolazione dell'aeromobile sul registro aeronautico nazionale (all. 2, modello A. C., 2 del catalogo) ed al rilascio del certificato di registrazione.

Così sul registro, come sul certificato, dovranno risultare:

a) la data di immatricolazione;
b) la serie ed il numero d'ordine del registro;
c) l'indicazione dell'aeroporto nel cui territorio l'aeromobile è ricoverata;
d) l'uso al quale l'aeromobile è destinata (commerciale, da turismo, ecc.);
e) la descrizione sommaria dell'aeromobile;
f) l'indicazione dei numeri e contrassegni di identificazione dati dal costruttore ed eventualmente dal proprietario;
g) le marche di registrazione date all atto dell'immatricolazione;
h) l'indicazione del nome, cognome, paternità, domicilio e nazionalità del proprietario dell'aeromobile.

Art. 6.

I competenti comandanti di aeroporto, prima di provvedere alla materiale inscrizione delle aeromobili sul registro aeronautico nazionale, debbono assicurarsi della effettiva presenza dell'aeromobile stessa nel territorio di propria giurisdizione.

Art. 7.

Da parte dei comandanti di aeroporto sarà curata la redazione di quattro copie di ciascun certificato di registrazione. Di esse una sarà conservata in archivio; la seconda sarà rilasciata al proprietario dell'aeromobile; la terza sarà trasmessa all'Ufficio aeroporti del Comando d'aeronautica (aviatori); la quarta al Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica, divisione servizi civili).

Art. 8.

Avvenuta la registrazione di una aeromobile, il proprietario di essa è in obbligo di fare centro della propria attività la zona territoriale, giurisdizione dell'aeroporto, nel quale la registrazione è avvenuta, intendendosi con ciò, che le uscite dell'aeromobile da detta zona debbano essere solamente temporanee.

Art. 9.

Per quanto è prescritto negli articoli precedenti, il certificato di registrazione cessa di avere validità nelle seguenti circostanze:

a) passaggi di proprietà;
b) passaggi definitivi di residenza dell'aeromobile;
c) distruzione dell'aeromobile;
d) cessazione dei requisiti di cittadinanza richiesti dal menzionato art. 11.

Verificandosi le condizioni previste nei capoversi *a)*, *b)*, *c)* i proprietari di un certificato di registrazione sono in obbligo di farne regolare notifica, nel termine di 8 giorni, al Comando dell'aeroporto che ha emesso il certificato di registrazione.

Questi, avuta la notifica, eseguisce le relative variazioni o radiazioni sul registro aeronautico, ritirando i certificati scaduti di validità, e rilasciando i nuovi nei casi dal comma *a)*. Nei casi previsti dal comma *b)*, notifica invece il passaggio di residenza al nuovo aeroporto prescelto dal proprietario, il cui comandante dà conferma dell'avvenuta nuova iscrizione (allegato 3, modello A. C., 3 del catalogo). Se invece l'aeromobile si trasferisce definitivamente all'estero, il comandante dell'aeroporto provvede esclusivamente al ritiro del certificato ed alla radiazione dal registro aeronautico.

Art. 10.

Quindicinalmente i comandanti di aeroporto per il tramite del Comando aeronautica (aviatori), trasmettono al Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica, divisione servizi civili) uno specchio del movimento del naviglio aereo, conforme all'annesso modello (allegat 4, modello A. C., 4 del catalogo).

Art. 11.

Nessuna aeremobile potrà essere immatricolata sul registro aeronautico nazionale se non appartenga in esclusiv proprietà a cittadini italiani o a Società il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani. ed il cui Consiglio di amministrazione sia in prevalenza composto da cittadini italiani.

Art. 12.

Nel caso che una aeromobile sia contemporaneamente immatricolata in più di un aeroporto nazionale, sarà considerata efficace quella immatricolazione che è prima in ordine di data di rilascio del certificato.

Art. 13.

Nessuna aeromobile potrà ottenere l'immatricolazione sul registro aeronautico nazionale, se essa sia già immatricolata presso uno Stato estero.

Nei casi di immatricolazione, contemporanea in Italia ed all'estero, l'immatricolazione effettuata in Italia sarà considerata nulla ed inefficace. Nei casi di immatricolazione all'estero di una aeromobile già immatricolata in Italia, si procederà alla radiazione di tale aeromobile dal registro aeronautico nazionale. La aeromobile stessa perderà la nazionalità italiana non appena avvenuta la radiazione.

CAPO II.

Contrassegni di riconoscimento obbligatori per le aeromobili nazionali

Art. 14.

Ogni aeromobile dovrà avere una marca di nazionalità, rappresentata per l'Italia dalla lettera *I* maiuscola ed una marca di registrazione, diversa per ogni aeromobile, e rappresentata da un gruppo di quattro lettere maiuscole una delle quali deve essere vocale (la lettera *Y* essendo considerata come tale).

Il gruppo complessivo delle cinque lettere sarà usato come nominativo dell'aeromobile nel fare o ricevere segnali per mezzo della radiotelegrafia o di ogni altro mezzo di comunicazione, eccettuato il caso di comunicazione per mezzo di segnali ottici, nelle quali si useranno i metodi ordinari.

Art. 15.

Nelle aeromobili che non siano di Stato o commerciali, la marca di registrazione deve essere sottolineata con una linea nera.

Art. 16.

Ogni aeromobile deve portare fissata alla navicella o alla fusoliera, in posizione visibile, una targa di metallo sulla quale siano incisi il nome e cognome e la residenza del proprietario e le marche di nazionalità e di registrazione.

Art. 17.

Le marche di nazionalità e di registrazione devono essere tracciate in nero su fondo bianco nella maniera seguente:

a) velivoli: le marche devono essere dipinte sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse saranno dipinte anche lungo i lati della fusoliera fra i piani principali e quelli di coda. Se il velivolo non ha fusoliera, le marche saranno dipinte sulla carlinga;

b) dirigibili e palloni: per i dirigibili le marche saranno dipinte verso la sezione maestra ai due lati e sulla superficie superiore; i tre distintivi saranno fra loro equidistanti. Per i palloni, le marche saranno dipinte su due punti opposti della circonferenza orizzontale massima. In entrambi i casi le marche laterali devono essere visibili dai lati e dal suolo.

Art. 18.

Per i velivoli e i dirigibili la marca di nazionalità sarà altresì dipinta sui lati destro e sinistro della superficie inferiore del piano di coda anteriore o dei timoni di profondità e sulle superficie superiore del piano superiore di coda e dei timoni di profondità, se questi hanno maggiori dimensioni. Essa sarà, inoltre, dipinta sulle due faccie del timone di direzione o sulle faccie esterne dei timoni esterni di direzione, se l'aeromobile ha più di uno di tali timoni.

Per i palloni la marca di nazionalità sarà dipinta sulla navicella.

Art. 19.

Le dimensioni delle marche di nazionalità e di registrazione saranno le seguenti

a) velivoli: l'altezza delle marche sui piani principali e sui piani di coda sarà rispettivamente eguale ai quattro quinti della corda, e per i timoni di direzione sarà la più grande possibile. L'altezza delle marche sulla fusoliera o sulla navicella sarà eguale ai quattro quinti della minima altezza di quella parte della fusoliera o della navicella sulla quale le marche sono dipinte;

b) dirigibili e palloni per i dirigibili le marche di nazionalità dipinte sul piano di coda avranno l'altezza eguale ai quattro quinti della corda del piano di coda, e sul timone di direzione le marche saranno le più grandi possibili. L'altezza delle altre marche sarà eguale al meno a un dodicesimo del perimetro della sezione maestra del dirigibile. Per i palloni l'altezza delle marche di nazionalità sarà eguale ai quattro quinti dell'altezza della navicella, e l'altezza delle marche sarà eguale a un dodicesimo della circonferenza del pallone.

In ogni caso le lettere delle marche di nazionalità e di registrazione potranno non eccedere metri 2,50 in altezza.

Art. 20.

La larghezza delle lettere sarà dei due terzi e la loro grossezza di un sesto della loro altezza. Le lettere saranno dipinte in caratteri ordinari pieni e dovranno essere uniformi. Lo spazio fra le lettere sarà eguale alla metà della loro larghezza.

Se le lettere sono sottolineate, la grossezza della linea deve essere eguale a quella delle lettere. L'intervallo fra il piede delle lettere e il bordo superiore della linea sarà eguale alla grossezza della linea stessa.

Quando le marche di nazionalità e di registrazione sono tracciate insieme esse devono essere separate da un tratto di linea di lunghezza eguale alla larghezza delle lettere.

Art. 21.

Le marche di nazionalità e di registrazione devono essere disposte nelle migliori condizioni possibili di visibilità, tenendo conto delle linee di costruzione dell'aeromobile.

Le marche dovranno essere mantenute costantemente pulite e visibili.

Art. 22.

Tutte le aeromobili di Stato saranno contraddistinte dai colori nazionali; le aeromobili non militari dovranno inoltre portare le marche previste dal presente decreto.

È vietato di contrassegnare aeromobili privati con i colori nazionali, i quali sono destinati unicamente a contraddinguere le aeromobili di Stato.

Art. 23.

La marca di registrazione rimarrà all'aeromobile dall'atto della sua immatricolazione, e conseguente rilascio del certificato di registrazione, all'atto della radiazione dell'aeromobile stessa dal registro aeronautico nazionale.

La marca già appartenuta ad una aeromobile, e successivamente resa disponibile per la radiazione di questa, potrà essere applicata ad una nuova aeromobile, solamente dopo un anno dal giorno in cui è avvenuta la radiazione.

Art. 24.

La prima del gruppo delle quattro lettere dell'alfabeto che costituiscono, a mente del precedente art. 14, la marca di registrazione di una aeromobile servirà a contraddistinguere l'aeroporto nel quale la registrazione è avvenuta.

Per conseguenza su ogni aeroporto, tale lettera sarà sempre ed unicamente la stessa.

La stessa lettera costituirà le serie che contraddistingue il registro aeronautico dell'aeroporto.

Sarà cura del Comando superiore di aeronautica di fissare le lettere distintive di ciascun aeroporto.

Art. 25.

Senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale e dalle leggi militari e finanziarie, ogni infrazione alle disposizioni contenute nel presente decreto sarà punita, a seconda dei casi, con le pene stabilite dagli articoli 6 e 7 del R. decreto-legge n. 2360 del 27 novembre 1919.

Art. 26.

L'accertamento delle contravvenzioni contenute nel presente decreto è demandato ai comandanti di aeroporto, di campo, di cantiere, di idroscalo ed ai loro delegati ed agenti e ad ogni funzionario o agente della forza pubblica.

Art. 27.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per il visto e la registrazione.

Roma, 19 novembre 1921.

Il ministro
GASPAROTTO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il testo unico delle norme sulla pubblica sicurezza, pubblicato con R. decreto 30 giugno 1889, n. 6144;

Visto il decreto Ministeriale n. 101, in data 11 novembre 1921;

DECRETA:

Art. 1.

Le manifestazioni aeronautiche, allorchè assumono carattere di pubblico spettacolo, debbono essere autorizzate per iscritto dalla locale autorità politica.

Art. 2.

Per ottenere l'autorizzazione, di cui al precedente articolo, l'imprenditore dovrà avanzare domanda al prefetto della Provincia, nel cui territorio la manifestazione avrà luogo.

La domanda, redatta su carta bollata da lire una, dovrà contenere:

a) l'indicazione del campo nel quale la manifestazione dovrà svolgersi;

b) il giorno o i giorni e le ore fissate per la manifestazione,

c) il programma dettagliato della manifestazione;

d) il nome, il cognome e la paternità dei piloti partecipanti alla manifestazione, eventualmente il nome, cognome e paternità del paracadutista ed il tipo del paracadute impiegato.

Alla domanda dovrà essere unito il nulla osta rilasciato dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica, Divisione servizi civili).

Art. 3.

Per ottenere il nulla osta, di cui all'ultimo capoverso del precedente articolo, l'imprenditore dovrà avanzare domanda al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica, Divisione servizi civili).

La domanda suddetta, redatta su carta da bollo di lire 2, oltre tutte le indicazioni, di cui al comma *a), b), c), d)*, dell'articolo precedente, dovrà contenere:

a) il numero ed il tipo degli apparecchi impiegati, con l'indicazione della rispettiva marca di nazionalità ed immatricolazione ed il numero dei rispettivi certificati di navigabilità;

b) per ciascun pilota, il numero del rispettivo brevetto di trasporto pubblico;

c) ove la manifestazione non si svolga su di un aeroporto statale o dello Stato autorizzato, l'indicazione precisa della località prescelta per la manifestazione, della natura del terreno e dei suoi bordi (se liberi da ostacoli in elevazione, se occupati da caseggiati, officine, fumaiuoli, antenne radiotelegrafiche, condutture elettriche, ecc.); le sue dimensioni.

Le domande dovranno pervenire al Ministero non meno di quindici giorni prima della data fissata per la manifestazione.

Il còmpito del Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica, Divisione servizi civili) è solamente quello di accertarsi che tutte le condizioni tecniche dell'organizzazione, relativamente al terreno della manifestazione, degli apparecchi impiegati ed ai piloti iscritti, sono state rispettate. Spetta ai prefetti il giudizio dell'opportunità di concedere l'autorizzazione richiesta.

Art. 4.

Durante lo svolgimento di una manifestazione aeronautica debitamente autorizzata, sul cielo ove la manifestazione si svolge, è vietato a chicchessia di volare.

Dal divieto sono escluse le aeromobili che debbono partire od atterrare per l'espletamento di un regolare pubblico servizio di aeronavigazione, osservando tutte le prescrizioni contenute nel decreto Ministeriale n. 101, del 19 novembre 1921, sulle norme di circolazione aerea.

Roma, 19 novembre 1921.

Il ministro
GASPAROTTO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il decreto Ministeriale in data 19 novembre 1921, n. 102

Considerata l'opportunità di non gravare per ora con provvedimenti fiscali sulle sorgenti iniziative aeronautiche, a fine di favorirne lo sviluppo;

DECRETA:

Art. 1.

L'applicazione delle tasse di partenza e di approdo, di cui all'articolo 31 del decreto Ministeriale in data 19 novembre 1921 n. 102, è sospesa fino al 30 giugno 1922 per tutti i cittadini italiani debitamente autorizzati all'esercizio del volo,

Art. 2.

Pur non pagandosi la tasse di partenza e di approdo, le aeromobili in navigazione, che atterrano o partono da un aeroporto, hanno diritto a tutta l'assistenza prevista dalle vigenti disposizioni ed al personale di cui è cenno nell'art. 36 del citato decreto Ministeriale.

Roma, 20 novembre 1921.

Il ministro
GASPAROTTO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919;
Visto il R. decreto-legge n. 849 in data 22 giugno 1920;
Visto il decreto Ministeriale n. 101 in data 19 novembre 1921;
Visto il decreto Ministeriale n. 102 in data 19 novembre 1921;
Visto il decreto Ministeriale n. 104 in data 19 novembre 1921;

DECRETA:

Art. 1.

Le manifestazioni aeronautiche, allorchè assumono carattere di pubblici spettacoli, debbono essere organizzate e svolte sotto il controllo sportivo della Federazione aeronautica nazionale italiana (Aero Club d'Italia) o direttamente o a mezzo delle singole Società sportive affiliate. Ciò senza alcun pregiudizio di quanto prescrive il decreto Ministeriale n. 104 in data 19 novembre 1921.

Compito della Federazione aeronautica nazionale italiana è quello di assicurarsi della serietà della organizzazione e che questa sia preordinata a raggiungere quelle finalità sportive, che ogni manifestazione del genere deve prefiggersi

Art. 2.

Durante lo svolgimento della manifestazione, i commissari sportivi della Federazione aeronautica nazionale italiana avranno diritto di controllo sulla esecuzione, in quanto questa deve rispettare le consuetudinarie regole sportive; ma senza alcun pregiudizio delle prerogative spettanti ai delegati Statali, i quali, a mente degli articoli 14, 15 e 47 del decreto Ministeriale n. 102 in data 19 novembre 1921 e dell'art. 39 del decreto Ministeriale n. 101 di pari data, debbono esigere la esatta osservanza delle leggi e dei regolamenti sulla circolazione aerea.

Art. 3.

Il nulla-osta, di cui agli articoli 2 e 3 del citato decreto Ministeriale n. 104 di data 19 novembre 1921, dovrà dalla Federazione aeronautica nazionale italiana, in nome dell'Ente che indice la manifestazione, essere chiesto al Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica, Divisione servizi civili), il quale lo rilascerà, se del caso, alla detta Federazione, che se ne servirà per ottenere dalla competente autorità politica l'autorizzazione ad eseguire la manifestazione.

Art. 4.

Per le organizzazioni di cui al presente decreto, la Federazione aeronautica nazionale italiana ha diritto di esigere dagli imprenditori della manifestazione un compenso pari all'uno per cento degli incassi lordi derivanti dalla manifestazione stessa. Detto compenso non potrà in nessun caso essere inferiore alle lire cento.

Roma, 3 aprile 1922.

Il ministro
LANZA DI SCALEA

DISPOSIZIONI DIVERSE

MINISTERO DELLA GUERRA

Disposizioni nel personale dipendente

UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE

Arma dei carabinieri Reali

Tenenti.

Con R. decreto del 18 maggio 1922:

I seguenti tenenti sono promossi capitani:

Balducci Michele — Vargiu Paolo.
Baviera Igino — Giordano Salvatore.
Giannelli Lattanzio.

Armi di fanteria

Primi capitani.

Con R. decreto del 15 maggio 1922

Spadaro Salvatore, primo capitano, collocato a riposo dal 23 dicembre 1918, per infermità non provenienti da cause di servizio.

Capitani.

Con R decreto del 4 maggio 1922:

Vergati Ugo, capitano in aspettativa per infermità temporanee non provenienti da cause di servizio, trasferito in aspettativa per riduzione di quadri dal 2 marzo 1922, ed è richiamato in servizio dal 3 marzo 1922 con decorrenza per gli assegni dal 16 marzo 1922.

MINISTERO DEL TESORO

Smarrimenti di ricevute (2ª *pubblicazione*). (El. n. 6).

Si notifica che è stato denunziato lo smarrimento delle sottoindicate ricevute relative a titoli di debito pubblico presentati per operazioni:

Numero ordinale portato dalla ricevuta: 520 — Data della ricevuta: 6 agosto 1921 — Ufficio che rilasciò la ricevuta Intendenza di finanza di Torino — Intestazione della ricevuta: Vaschetti Alessandro fu Giovanni — Titoli del debito pubblico nominativi 14 — Ammontare della rendita L. 2488,50 — Consolidato 3,50 0/0 — Decorrenza 1 luglio 1921

Numero ordinale portato dalla ricevuta 23?8 — Data della ricevuta: 19 febbraio 1921 — Ufficio che rilasciò la ricevuta Intendenza di finanza di Palermo — Intestazione della ricevuta: Orlando Francesco fu Antonino — Titoli del debito pubblico: al portatore n. 1 — Ammontare della rendita L. 50 — Consolidato 5 0/0 — Decorrenza 1° gennaio 1921.

Numero ordinale portato dalla ricevuta 3378 — Data della ricevuta: 20 giugno 1919 — Ufficio che rilasciò la ricevuta: Intendenza di finanza di Napoli — Intestazione della ricevuta: Esposito Enrico Federico fu Luigi — Titoli del Debito pubblico nominativi n. 2 — Ammontare della rendita L. 28 — Consolidato 3,50 0/0 — Decorrenza 1° gennaio 1919.

Ai termini dell'art. 230 del regolamento 19 febbraio 1911, numero 298, si diffida chiunque possa avervi interesse, che trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni saranno consegnati a chi di ragione i nuovi titoli provenienti dalla eseguita operazione senza obbligo di restituzione della relativa ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 2? luglio 1922

Il direttore generale
GARBAZZI.

Smarrimento di ricevuta (1ª *pubblicazione*). (El. n. 7).

Si notifica che è stato denunziato lo smarrimento della sottoindicata ricevuta relativa a titolo di debito pubblico presentata per operazione

Numero ordinale portato dalla ricevuta: 2128 — Data della ricevuta: 23 dicembre 1921 — Ufficio che rilasciò la ricevuta Intendenza di finanza di Torino — Intestazione della ricevuta Terelli Marianna fu Bartolomeo — Titoli de debito pubblico al portatore 3 — Ammontare della rendita L. 39 Consolidato 3[illegible] — Decorrenza senza cedole.

A termini dell'art. 23 del regolamento 19 febbraio 1911, numero 298, si diffida chiunque possa avervi interesse, che trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati a chi di ragione i nuovi titoli provenienti dalla eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della relativa ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 12 agosto 1922

Il direttore generale
GARBAZZI

CONCORSI

MINISTERO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA

CONCORSO ad un posto di professore di teoria, solfeggio e dettato musicale nel R. Liceo musicale di «Santa Cecilia» in Roma.

È aperto il concorso per titoli e, occorrendo, per titoli e per esame, ad un posto di professore di teoria, solfeggio e dettato musicale nel R. Liceo musicale di «Santa Cecilia» di Roma, con l'annuo stipendio iniziale di L. 4600.

I titoli dovranno comprovare, principalmente, il valore artistico e didattico del candidato. La nomina del candidato prescelto è fatta per un periodo di tre anni. In seguito al risultato dell'insegnamento impartito in questo tempo, il professore viene confermato stabilmente oppure esonerato.

Le domande di ammissione al concorso, scritte su carta bollata da L. 2,40 dovranno essere presentate al Ministero della istruzione pubblica (Direzione generale delle antichità e belle arti) non più tardi delle ore 19 del 30 settembre 1922, e dovranno essere corredate dai seguenti documenti:

a) certificato di nascita dal quale risulti l'età del candidato non inferiore ad anni 21, nè superiore ad anni 40;

b) certificato di cittadinanza italiana;

c) certificato di sana costituzione fisica;

d) certificato generale negativo del casellario giudiziale;

e) certificato di moralità e buona condotta, rilasciato dal sindaco del Comune o dei comuni dove il concorrente ha dimorato nell'ultimo biennio;

f) certificato comprovante di aver ottemperato alle disposizione della legge sul reclutamento.

I documenti indicati alle lettere *c*), *d*), *e*), dovranno essere di data non anteriore a tre mesi dalla chiusura del concorso, e quelli indicati alle lettere *a*), *b*), *c*), *c*) dovranno essere debitamente legalizzati.

È fatta eccezione al limite massimo dell'età a favore di coloro che occupano un posto di ruolo in un Istituto governativo; i medesimi sono anche dispensati dal produrre i documenti predetti.

Alla domanda dovrà essere allegato un elenco esatto dei documenti e dei titoli presentati al concorso, e dovrà in essa essere indicato l'indirizzo del candidato.

Nessun titolo o documento potrà essere accettato dopo la scadenza del concorso. Le domande arrivate fuori termine o redatte in carta da bollo insufficiente non saranno prese in considerazione.

La Commissione giudicatrice del concorso, ove stimi necessario, l'esame, sottoporrà i candidati alle seguenti prove:

Cantare:

a) a prima vista un solfeggio a chiavi alternate;

b) a propria scelta, un pezzo con parole ed eseguirne insieme l'accompagnamento di pianoforte.

Trasportare, previa breve osservazione, non oltre un tono sopra o sotto, un frammento per canto (senza parole) e pianoforte.

Comporre e scrivere sulla lavagna, seduta stante, un piccolo solfeggio ad una voce avente un dato scopo didattico antecedentemente indicato dalla Commissione esaminatrice.

Scrivere sotto dettatura una melodia ed accennarne poscia la armonizzazione e l'accompagnamento al pianoforte.

Fare l'analisi, previo breve studio, di un frammento a voce sole, scelto dalla Commissione esaminatrice, e segnarne l'esecuzione.

Comporre nel termine massimo di 6 ore consecutive, un solfeggio a due voci con accompamento di pianoforte su tema dato dalla Commissione.

Esporre oralmente i propri criteri d'insegnamento e dimostrare di conoscere le principali opere didattiche della materia.

Leggere all'improvviso al pianoforte un breve pezzo di partitura a 4 voci nelle rispettive chiavi

(Non obbligatoria). Impartire una lezione ad un piccolo coro

A parità di merito, saranno preferiti coloro che siano invalidi di guerra o che abbiano riportato ferite in combattimento oppure siano insigniti di decorazioni al valore militare e infine coloro che abbiano prestato servizio militare come combattenti.

Roma, 1° luglio 1922.

Per il ministro
G. CALO'.

CONCORSO al posto d'insegnante di lingua francese nel R. Conservatorio di San Carlo Borromeo in Pienza (Siena).

È aperto il concorso per titoli ad un posto d'insegnante interna di lingua francese, con l'incarico dell'insegnamento in una classe elementare inferiore.

Lo stipendio annuo gravato da tassa di R. M. e pagabile a dodicesimi posticipati è di L. 3500 oltre gli utili della vita interna calcolati in L. 1000.

Le concorrenti, entro quaranta giorni dalla pubblicazione del presente avviso nel Bollettino ufficiale del Ministero dell'istruzione pubblica dovranno inviare direttamente al presidente del Consiglio di amministrazione dell'Istituto la domanda in carta da bollo da L. 1,20, corredata dei seguenti titoli e documenti:

a) attestato di nascita dal quale risulti che l'aspirante non ha oltrepassato il 35° anno di età;

b) certificato medico comprovante che la concorrente è di sana costituzione fisica ed esente da qualsiasi imperfezione fisica atta a diminuire il prestigio d'insegnante o il pieno adempimento dei propri doveri;

c) certificato penale di data non anteriore a tre mesi dalla chiusura del concorso;

d) certificato di moralità relativo all'ultimo triennio e rilasciato nella forma prescritta dall'art. 2 del testo unico 21 ottobre 1903, n. 431;

e) diploma di abilitazione all'insegnamento del francese nelle scuole medie del Regno;

f) diploma di abilitazione all'insegnamento elementare;

g) tutti gli altri titoli e pubblicazioni che le concorrenti ritengano opportuno presentare nel proprio interesse;

h) elenco in carta libera di tutti i documenti presentati;

i) cenno riassuntivo, in carta libera, degli studi fatti e della carriera didattica percorsa.

I documenti devono essere presentati in originale o in copia autentica, debitamente legalizzati,

Nella domanda le concorrenti dovranno indicare con esattezza la propria dimora ed il luogo ove intendano siano loro restituiti i documenti.

La nomina verrà fatta dalla Commissione amministratrice dell'Istituto e sarà sottoposta all'approvazione della competente autorità scolastica provinciale.

La nomina non diverrà definitiva se non dopo un triennio di lodevole servizio.

L'insegnante prescelta dovrà assumere servizio entro 15 giorni dalla partecipazione di nomina, diversamente s'intenderà dimissionaria e la Commissione amministratrice potrà procedere alla nomina di altra insegnante fra le altre concorrenti.

Pienza, 1° luglio 1922.

Il presidente
cav. FRANCESCO CARLETTI.

AVVISO DI CONCORSO
a cattedre vacanti nelle scuole normale e tecnica annesse al R. conservatorio di S. Pietro in Volterra

E' aperto il concorso per titoli e per esami ai seguenti posti d'insegnante:

1. Italiano per la normale, più 2ª e 3ª tecnica (ore 26), con lo stipendio annuo di L. 4000.
2. Pedagogia per la normale, più italiano 1ª tecnica (ore 25) con lo stipendio di L. 4000.
3. Storia e geografia per la normale e la tecnica (ore 27), con lo stipendio di L. 4000.
4. Matematica e computisteria, per la normale e la tecnica (ore 20), con lo stipendio di L. 4000.
5. Scienze e agraria, per la normale e la tecnica (ore 16), con lo stipendio di L. 3500.

Per informazioni riguardanti altri assegni che potranno esser concessi agli insegnanti nominati, i concorrenti potranno rivolgersi alla Presidenza del Conservatorio.

Gli esami avranno luogo a Pisa nel settembre prossimo e si svolgeranno nei modi consueti.

I concorrenti ammessi ne saranno avvisati in tempo.

Lo stipendio verrà corrisposto in dodicesimi posticipati, gravati da R. M.

Le domande di ammissione al concorso, stese in carta bollata da L. 1 dovranno pervenire al presidente del Conservatorio entro un mese dalla pubblicazione del presente avviso nel Bollettino ufficiale del Ministero della istruzione pubblica e contenere l'esatta dimora del concorrente e del luogo ove questi intende gli sia fatta ogni comunicazione relativa al concorso e gli siano restituiti i documenti.

Alla domanda devono essere uniti i documenti seguenti:

a) atto di nascita da cui risulti che l'aspirante non abbia superato il 40° anno di età, (la firma del sindaco che lo rilascia dev'essere autenticata dal presidente del tribunale competente);

b) certificato di cittadinanza italiana di data non anteriore a 3 mesi a quella del presente avviso, (la firma del sindaco che lo rilascia dev'essere autenticata dal prefetto della relativa Provincia); qualora l'aspirante sia stato dispensato dalla condizione della cittadinanza ai sensi dell'art. 255 della legge 13 novembre 1859, n. 3725, dovrà produrre il relativo D. M. di dispensa;

c) certificato del casellario giudiziale, di data come al precedente (la firma del cancelliere dev'essere autenticata dalla competente aut. giud.).

d) certificato di moralità, di data come i precedenti, rilasciato dal sindaco del Comune ove l'aspirante ha il suo domicilio o la sua abituale residenza, sentita la Giunta comunale e con la dichiarazione del fine per cui esso è stato richiesto (la firma dev'essere autenticata dal prefetto della Provincia);

e) certificato di sana costituzione e di esenzione da difetti fisici, di data come i precedenti rilasciato da un medico provinciale, da un medico militare, da un ufficiale sanitario, o da un medico condotto, (la firma del medico provinciale dev'essere autenticata dal prefetto, quella del medico militare dall'autorità militare, da cui egli dipende, e quella degli altri sanitari, dal sindaco, la firma del quale deve a sua volta, essere autenticata dal prefetto);

f) certificato comprovante di avere ottemperato alle disposizioni della legge sul reclutamento se si tratti di concorrenti uomini;

g) laurea universitaria o diploma che abiliti all'insegnamento per cui è bandito il concorso, o certificato di abilitazione concessò dal Ministero della istruzione pubblica non oltre il 31 dicembre 1905; in luogo del titolo originale è ammesso il certificato del direttore della segreteria dell'Istituto che rilascia la laurea od il diploma; (la firma del direttore dev'essere autenticata dal capo dell'Istituto);

h) certificato attestante i punti riportati nell'esame finale per il conseguimento della laurea o del diploma se non risulta dal diploma stesso o dal certificato di cui al comma precedente; (l'autenticazione della firma è fatta come alla lettera precedente);

i) cenno riassuntivo, in carta libera, degli studi fatti e della carriera didattica percorsa;

l) elenco in carta libera, e in doppio esemplare delle pubblicazioni e dei documenti presentati.

Ai documenti predetti i concorrenti possono unire tutti gli altri titoli che ritengono opportuno presentare nel loro interesse; sono escluse le opere manoscritte o in bozze di stampa.

Qualunque certificato rilasciato da autorità preposte ad Istituti di istruzione media e normale o primaria deve essere legalizzato dal provveditore agli studi nella cui giurisdizione risiede l'Istituto; se rilasciato dalla segreteria di Istituti d'istruzione superiore dal direttore dell'Istituto medesimo.

I concorrenti che saranno eletti dovranno assumere servizio entro i dieci giorni dalla loro nomina e lo stipendio decorrerà dal giorno in cui avranno assunto effettivamente servizio.

Per schiarimenti e più particolari notizie gli aspiranti possono rivolgersi alla Direzione dell'Istituto.

Volterra, 20 luglio 1922.

Il presidente
R. NASINI.

V. per il R. provveditore
F. MAZZOCCHINI.

IL PRIMO PRESIDENTE
DELLA CORTE D'APPELLO DEGLI ABRUZZI

Visto l'art. 2 del regolamento annesso al R. decreto 25 maggio 1858, n. 5002:

DECRETA:

L'esame degli aspiranti alla professione di perito calligrafo si terrà nella sede di questa Corte di appello, innanzi alla Commissione all'uopo designata, nei giorni 8 e 9 febbraio 1923, alle ore 10.

Gli aspiranti dovranno presentare la relativa domanda, corredata dei prescritti documenti, alla prima Presidenza di questa Corte, entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto.

Aquila, 6 agosto 1922.

Pel primo presidente
G. Fusco.

Il segretario della Commissione
F. Perrone.

Il direttore: DARIO FERUZY. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente*.